

CALLES Y ALGO MAS QUE CALLES

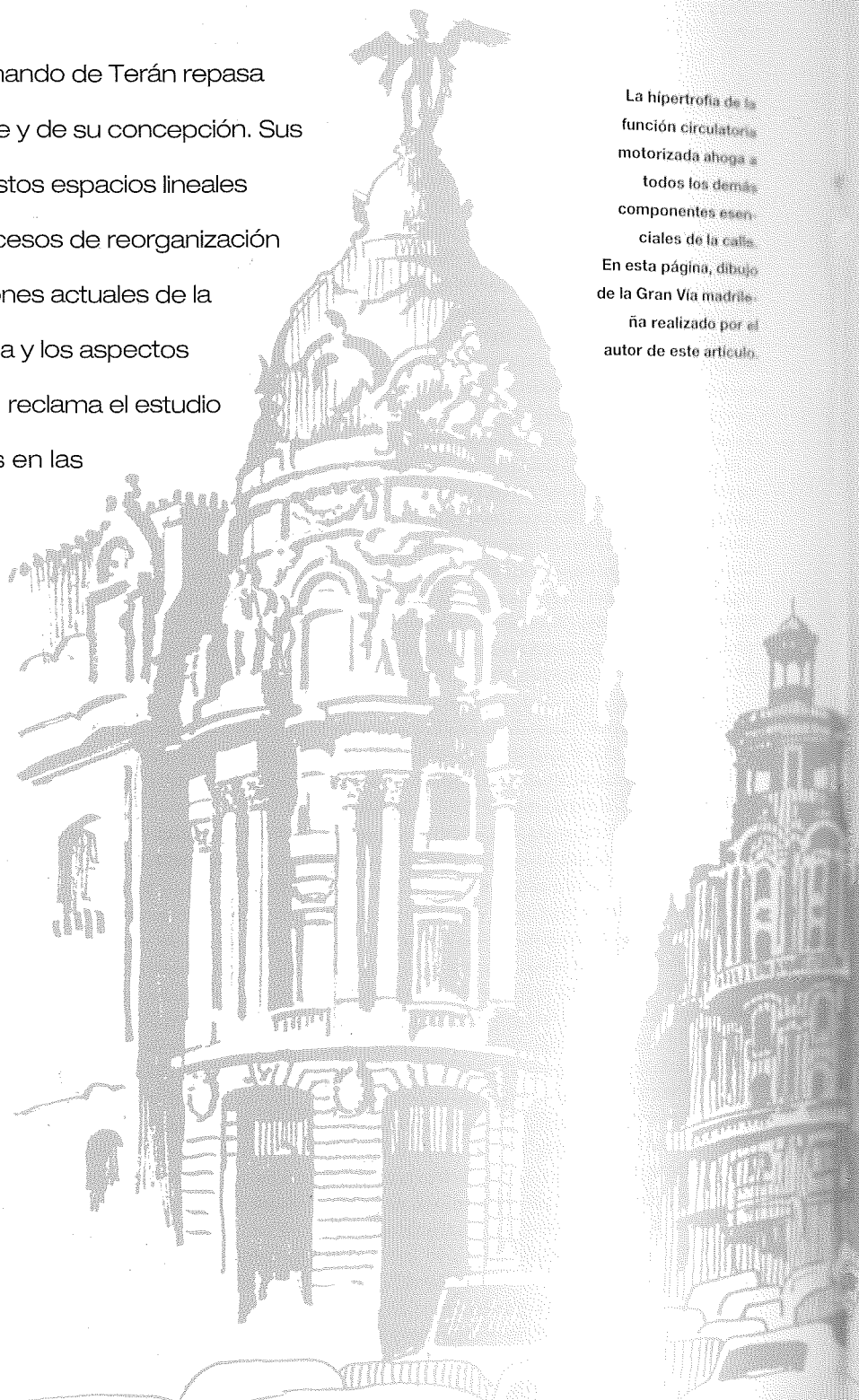
En este ensayo, el arquitecto Fernando de Terán repasa analíticamente la historia de la calle y de su concepción. Sus reflexiones abordan el papel de estos espacios lineales como ejes dinamizadores de procesos de reorganización urbana y analizan las manifestaciones actuales de la relación entre la función circulatoria y los aspectos sociales y ambientales. Asimismo, reclama el estudio de sus posibilidades proyectuales en las variaciones contemporáneas.

Texto: FERNANDO DE TERAN.

Doctor Arquitecto.

Entre los rasgos más conocidos y apreciados de las políticas urbanas desarrolladas desde finales de los años setenta, está la realización de operaciones reorganizadoras de partes internas de las ciudades que producen frecuentemente eficaces y atractivas transformaciones espaciales refuncionalizadoras y ambientalmente recualificadoras. Estratégicamente situadas, tratan de inducir la aparición de focos difusores de nueva vitalidad sobre áreas intersitiales que nunca llegaron a desarrollarse bien o sobre otras en proceso de deterioro y abandono. "Proyectos estrella", acciones selectivas renovadoras y recuperadoras, con brillantes transformaciones plásticas y acondicionamientos infraestructurales, crean nuevos paisajes y escenarios, atraen al sector terciario avanzado, oficinas, comercios, hoteles y convenciones y convocan a la gente, que los toma como nuevos lugares de encuentro y reestructuran la ciudad.

La hipertrofia de la función circulatoria motorizada ahoga a todos los demás componentes esenciales de la calle. En esta página, dibujo de la Gran Vía madrileña realizado por el autor de este artículo.



Porque, si bien muchas de estas operaciones son de reducido tamaño y limitada influencia (placitas con fuentes y jardines, áreas peatonales de ciudades pavimentaciones), en algunas ocasiones constituyen acciones de gran envergadura y trascendencia, que pueden llegar a "darle la vuelta a la ciudad". Es bien conocido, por ejemplo, el caso de Barcelona, que ha recuperado el mar gracias a la operación de la Villa Olímpica, transformando e incorporando espectacularmente el área degradada que la separaba de él y permitiendo una nueva forma social de usar la ciudad.

Reestructuración urbana

En muchas ocasiones estas operaciones transformadoras, por ser efectivamente reestructurantes, actúan incidiendo de modo fundamental no sólo sobre aspectos formales y ambientales, sino especialmente sobre el funcionamiento y la organización del movimiento, y entonces producen modificaciones en la red viaria, disponiendo nuevas formas de ordenar y conducir la circulación. Pero normalmente no se trata de simples operaciones de ingeniería de transporte, sino de aprovechar la oportunidad para

actuar de modo más completo, teniendo en cuenta otros factores implicados y tomando la vía de circulación como parte de un conjunto complejo en el que interactúa con muchos otros aspectos de la ciudad, se acompaña y se interpenetra de jardinería y arquitectura y se prolonga en áreas peatonales nuevas, en las que se produce una intensa y atractiva mezcla de actividades. Nuevos espacios lineales más o menos anchos, paseos, avenidas, autovías urbanas y grandes calles actúan como ejes dinamizadores de procesos de reorganización a su alrededor, en los cuales adquiere formas nuevas de manifestarse la eterna relación de las fun-

FERNANDO DE TERAN

EJERCICIO PROFESIONAL

Arquitecto titulado (1961) y doctorado (1968) en la Escuela Superior de Arquitectura de Madrid, ha estado interesado fundamentalmente, desde el principio de su trayectoria profesional, por los

problemas urbanos. A ellos ha dedicado su principal actividad, tanto en el terreno del conocimiento como en el de la actuación, habiéndose iniciado en su estudio a través de la colaboración mantenida con su padre, introductor en España de los estudios de geografía urbana.

En desarrollo de la práctica profesional, es autor de numerosos trabajos de planeamiento y diseños urbanos, algunos adjudicados como resultado de premios en concursos nacionales.

Al servicio de la Administración ha desempeñado los cargos de Director Técnico de Planeamiento del Área Metropolitana de Madrid (1977-1980) y Director del Instituto de Estudios de Administración Local (1984-1986).

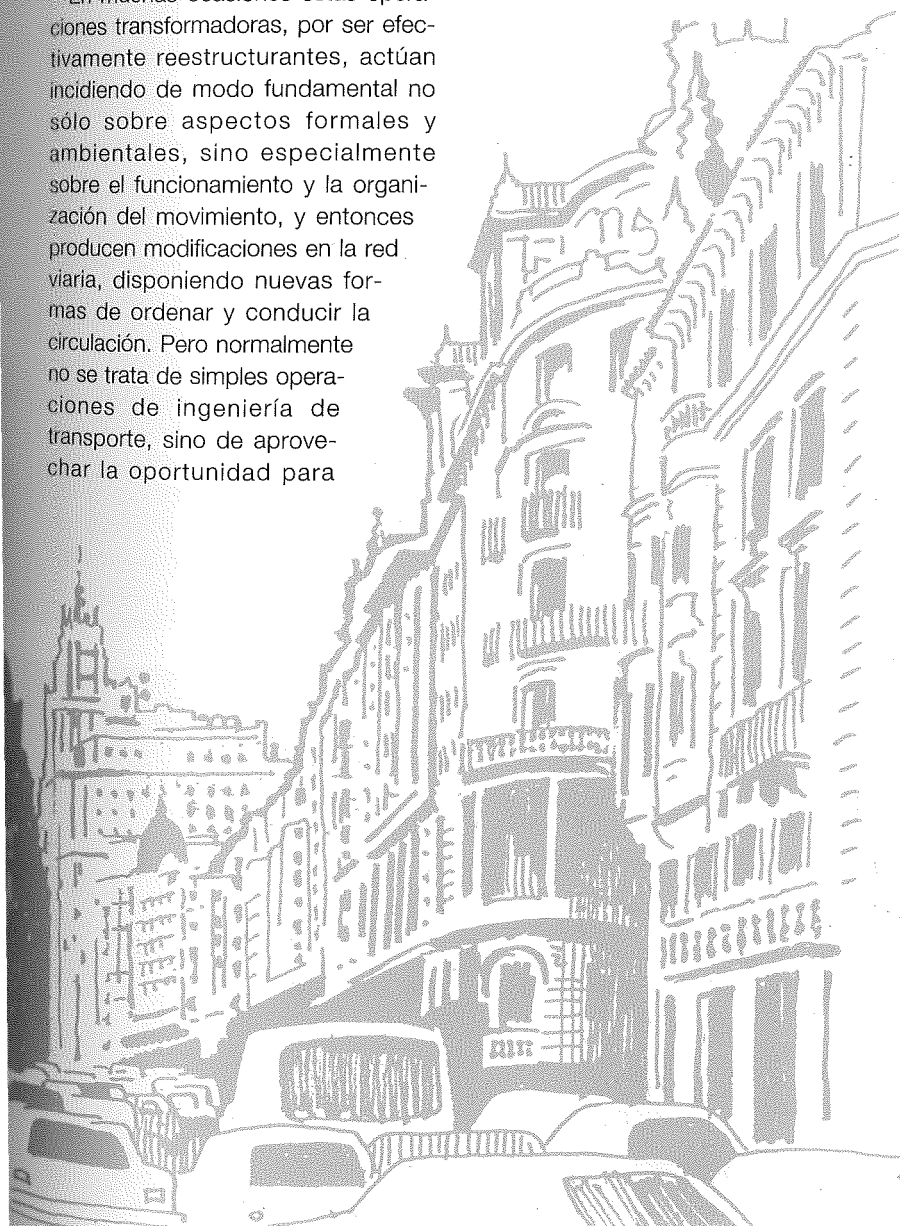
ACTIVIDAD INTELECTUAL

Este ejercicio profesional es simultáneo con su actividad intelectual: desarrolla una intensa labor como investigador, docente y escritor. Es autor de seis libros, algunos tan conocidos como "Planeamiento urbano en la España contemporánea" (1978 y 1982, 2ª ed.) y "Madrid" (Premio del Ayuntamiento de Madrid, 1992). En 1969 creó la revista urbanística "Ciudad y Territorio", que dirigió sin interrupción hasta 1989.

Desde 1980 es catedrático de la Universidad Politécnica de Madrid, primero en la Escuela Superior de Ingenieros de Caminos y, desde 1993, en la Escuela Superior de Arquitectura, donde desempeña el cargo de Director del Departamento de Urbanística y Ordenación Territorial. Es profesor honorífico de las universidades argentinas de La Plata y Mendoza y en la Facultad Latinoamericana de Ciencias Ambientales (FLACAM).

Es miembro numerario del Instituto de Estudios Madrileños, Vicepresidente del Comité Nacional Español del International Council of Monuments and Sites (ICOMOS), miembro de la International Editorial Board de la revista inglesa "Cities" y del Consejo Directivo de la revista argentina "Anales".

Colabora frecuentemente con universidades iberoamericanas. Como fruto de esta relación está el libro "La Plata: Ciudad Nueva, Ciudad Antigua" (1983) y la investigación, actualmente en curso, "La Cuadrícula en la Ciudad Hispanoamericana", que se desarrolla simultáneamente, según su proyecto y bajo su dirección, en veinte universidades americanas.



ciones circulatorias con los aspectos sociales y ambientales, que siempre coexistieron en la calle e hicieron de ella un elemento fundamental de la ciudad. De estas operaciones, que han ido apareciendo en muchas ciudades en los últimos años, hay una variada experiencia que cuenta con ejemplos ya incorporados, otros en realización y otros en proyecto.

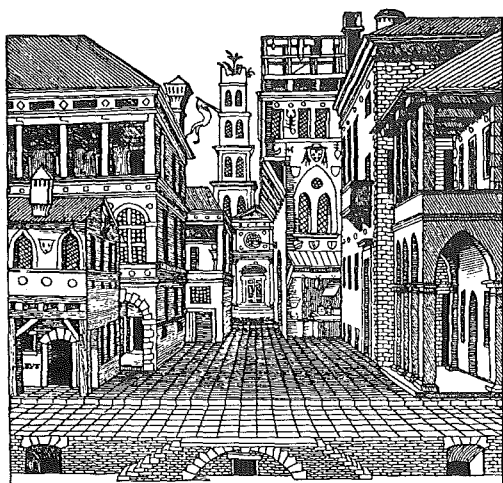
Considerando en conjunto esta experiencia, puede advertirse que, mientras en muchos casos los resultados cuentan con aspectos positivos, en otras ocasiones parecen surgidos demasiado directamente de un planteamiento puramente circulatorio, con simple tratamiento "de relleno" en los bordes, compuestos de edificios inconexos. Y, en otros casos, aparecen directamente en el tratamiento de los ejes translaciones y recuperaciones demasiado literales y un tanto forzadas de formas históricas nacidas de otras necesidades y en otros contextos, sin la correspondiente reelaboración. Por

ello no parece que, en general, esta experiencia haya sido objeto de una misma reflexión que haya puesto de manifiesto las nuevas características de la naturaleza de estos elementos urbanos nuevos y haya explorado las posibilidades proyectuales de los mismos. Una reflexión que debería reconocer que, aunque tales ejes no son realmente calles, sino reelaboraciones complejas de varios elementos, se trata de mantener en ellas algunos de los más atractivos ingredientes constitutivos y característicos de la calle tradicional, que la historia urbanística reciente ha revelado como irrenunciables para la ciudad. Una reflexión que, por ello mismo, no puede desconocer la rica peripecia cultural que ha conducido, desde la construcción de las más hermosas calles de la ciudad tradicional, a la proclamación programática de la muerte de la calle y, de ahí, a la constatación, a veces irritada y a veces nostálgica, de que no hay ciudad sin calles.

El tema es muy atractivo en un momento en el que la recuperación de la calle peatonal no puede dejar de considerarse como opción de uso limitado. ¿Intentamos una primera aproximación? Veamos al menos como se podría plantear el tema.

Características constitutivas

Si se trata de una cierta manera de recuperar la calle tradicional, o al menos algunas de sus componentes constitutivas características, un primer punto a considerar debería estar precisamente alrededor de estas características constitutivas. Lo cual conduce directamente a la arquitectura y a la importancia de la forma construida que define la calle, pues del mismo modo que hoy, después de esa peripecia, entendemos que no hay ciudad sin calles, sabemos también que no hay calles sin arquitectura, es decir, sin una envolvente edificatoria que puede adoptar una infinidad de formas, pero que siempre



No hay calles sin

arquitectura,
sin una envolvente
edificatoria
que configura un
espacio
tridimensional
longitudinal.

estará caracterizada por una marcada continuidad, que configura un espacio tridimensional longitudinal. Sólo así tiene sentido la referencia a la calle tradicional, según la idea más común que existe de ella y según confirma la primera acepción lingüística acuñada en castellano. Y sólo así tendría sentido la voluntad de recuperación anteriormente aludida.

Porque privada de esa tridimensionalidad en continuidad, y de esa delimitación lateral, ya no se trataría de calle, sino de senda, camino, paseo o carretera. Y gracias a esa condición tridimensional de espacio lateralmente acotado, definido, modelado y formalizado por superficies verticales (como un hueco vacío tallado en medio del macizo envolvente o como un artificio definido entre dos telones o bambalinas), la calle adquiere su valor ambiental, formal, visualmente enriquecido y es capaz de albergar y acoger a un conjunto heterogéneo de funciones, sin renunciar a la circulato-

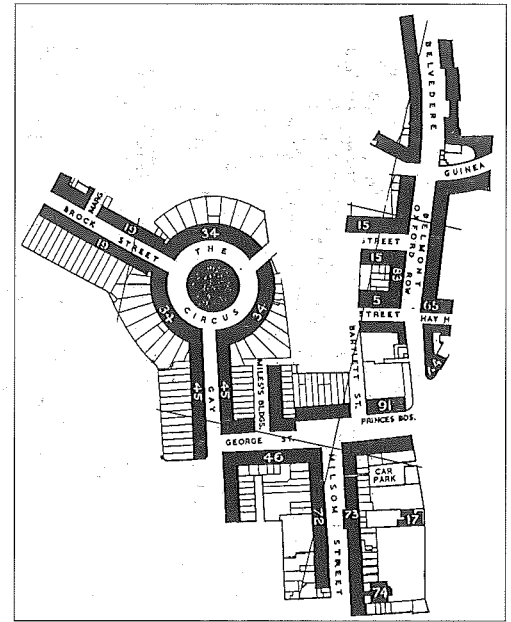
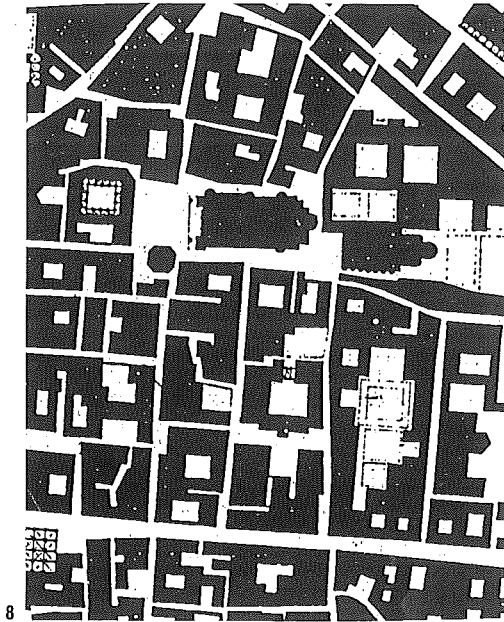
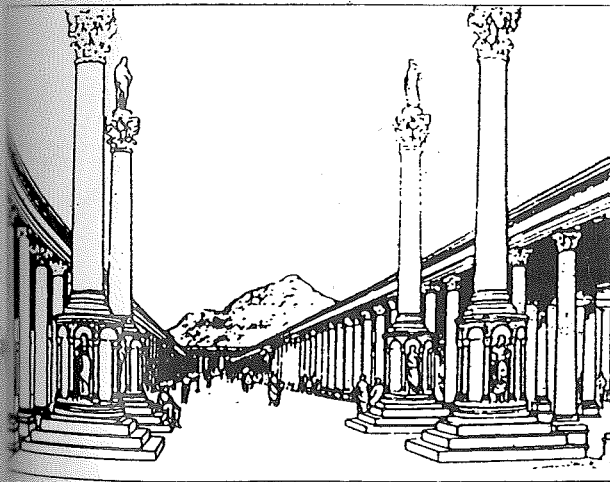
ria. Todo lo cual es lo que le confiere su irremplazable cualidad de escenario vital por excelencia.

Exigencias circulatorias

Pero esa superposición pacífica de funciones, enriquecedora por su complejidad, que identifica a la calle tradicional, quiebra o se transforma cuando una de sus funciones adquiere preponderancia desmedida y agresiva

sobre las demás, en detrimento de ellas. Lo cual ocurre especialmente en el caso de una función circulatoria muy desarrollada que plantea exigencias de adecuado acondicionamiento de un espacio diferenciado, dentro de la propia calle. Si esas exigencias crecen, y con ellas el espacio especializado, las demás funciones pueden llegar a tener muchas dificultades para desarrollarse.

Esto había planteado ya problemas graves en diversas ocasiones a lo largo de la historia que no solucionaban las aceras. Sabemos, por no citar más que dos casos, acerca de los atascos de carretas en las calles de la Roma imperial y de las estadísticas de accidentes de tráfico que publicaba regularmente Arturo Soria en el Madrid de 1880, originados sólo por coches de caballos. Pero la quiebra se plantea con la aparición de la tracción mecánica, y se manifiesta dramáticamente luego, con la irrupción generalizada del automóvil. Y es



1. La calle, como realidad tridimensional, tiene siempre una componente escénica. (Sebastiano Serlio. *El Escenario Cómico. II Primo Libro dell'Architettura. Venezia, 1551.*)
2. La envolvente arquitectónica que define el espacio de la calle puede adoptar infinidad de formas variadas dentro de ella, que

- producen entonces un paisaje urbano pintoresco. (Camillo Sitte. *Rue des Pierres. Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen. Vienna, 1889.*)
3. Calle Bloor, Toronto. (URBANISMO-COAM.)
4. Calle en Karrebaksmunde, Dinamarca. (URBANISMO-COAM.)
5. Calle de Hong-

- Kong. (URBANISMO-COAM.)
6. La envolvente arquitectónica puede obedecer a una intención unificadora, regular y reiterada. Lo único esencial es la continuidad lateral acotada. (Reconstrucción ideal de la Arkadiané de Efeso en el siglo I. G^a Bellido. *Urbanística del Mundo Antiguo.*)

7. Avenida Presidente Vargas, Río de Janeiro. (URBANISMO-COAM.)
8. La calle como hueco cortado en el macizo de la edificación. (Diagrama de una parte de la planta de Florencia.)
9. La calle, como artificio construido entre bambalinas. (Diagrama de una parte de la planta de Bath, Inglaterra.)

entonces cuando empieza un nuevo capítulo de la historia del urbanismo, caracterizado, en buena medida, por la búsqueda de soluciones y por la aparición de otras ideas de calle.

“Teoría General” de Cerdá

Su comienzo fue lúcida y anticipatoriamente analizado por Cerdá, que, para fundamentar teóricamente su propuesta de una nueva forma de ciudad más acorde con las exigencias de la circulación, examina los problemas que ésta había empezado a producir en la ciudad histórica y las modificaciones que comenzaban a realizarse en ella. Porque el aumento de la circulación y la diversidad de movimientos y de velocidades estaban exigiendo ante sus ojos el acondicionamiento de espacios diversos en la propia calle para superar las situaciones de confusión y riesgo que se estaban generalizando a consecuencia de la creciente presencia en las calles del “instrumento rodado de cua-

tro ruedas”. Y aunque esto se escribía mucho antes de la aparición del automóvil, la “Teoría General” de Cerdá (1867) denuncia “la conversión de las calles en carreteras” y el sacrificio de la circulación peatonal, como práctica habitual en todas las ciudades populosas. Por ello, la propuesta de Cerdá, desarrollada con impecable lógica, tiene como punto de partida “la locomoción”. Y así, la ciudad se plantea fundamentalmente como un conjunto de “vías” para racionalizar la circulación, y unos espacios que quedan entre ellas, cuyo nombre inventado denota bien su dependencia: “intervías”. Y aunque el talento de Cerdá le permitía reconocer la importancia de los otros servicios, “diversos y eminentes”, que prestan las calles al vecindario que las prueba, más allá de los correspondientes a la movilidad y a la accesibilidad, no cabe duda de que aquel punto de partida marca las prioridades de alguien que no llegó a conocer el automóvil, pero pronosticó

la “domesticación e individualización” de la locomotora y su tránsito generalizado por el interior de la ciudad.

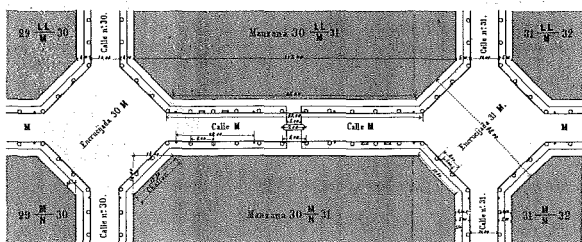
No desconocía Cerdá las otras componentes constitutivas de la calle tradicional, sociales y ambientales, pero lo cierto es que su propuesta, al partir de la primacía circulatoria, las trata de una forma nueva muy diferente. La idea de calle varía notablemente, hasta necesitar cambiar su nombre por el de vía. Porque, contrariamente a lo que vemos hoy en el Ensanche de Barcelona, la ciudad de Cerdá, compuesta mayoritariamente por manzanas abiertas por dos de sus lados, no daba continuidad espacial lateralmente acotada, ya que los amplios patios ajardinados se asomaban a la vía y la edificación aparecía como conjunto intermitente de grandes bloques independientes, volumétricamente homogeneizados, en medio de un espacio fluido e indeterminado. El protagonismo en la definición del espacio ya no está en la arquitectura, sino



1



2



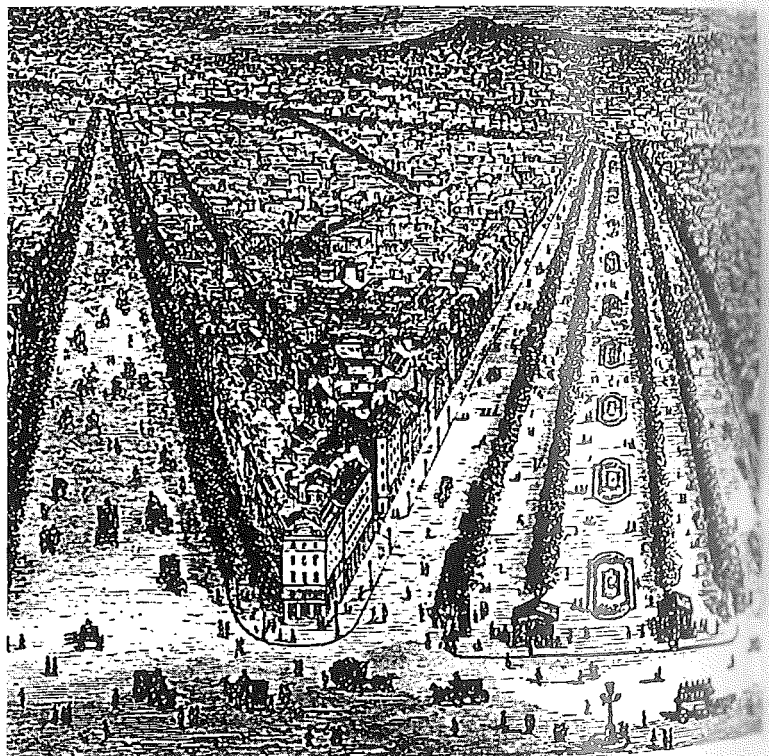
3

1. La expulsión de las demás funciones, a medida que crece la circulación motorizada, no se verifica en algunas ciudades, donde la intensidad de aquéllas, en algunas calles, es superior a la presión de la circulación. Calle de Jaipur, India. (Dibujo del autor.)

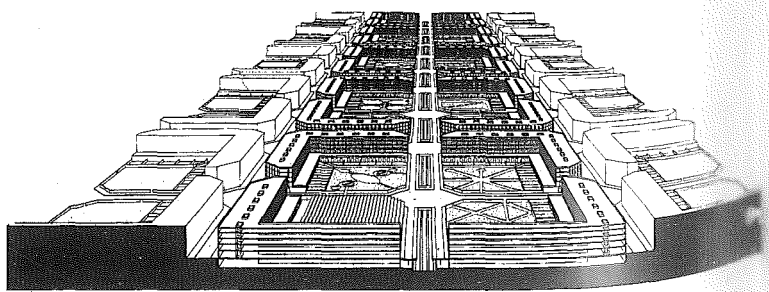
2. La superposición de las otras funciones es tan intensa que la circulación evita ciertas calles, sin regulación expresa de ello. Calle de Bombay. (Dibujo del autor.)

3. La calle ideada por Cerdá, provista de anchas aceras con bancos, árboles y farolas, estaba interrumpida regularmente por amplias “encrucijadas” tratadas como plazas. (Dibujo original, 1863.)

4. Boulevard Richard Lenoir de París. (Grabado publicado en 1873 por Alphand en



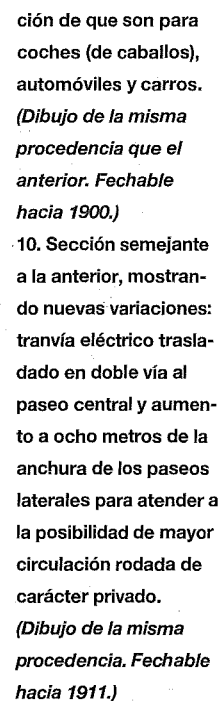
4



5

tráfico.

Otras ideas de calle estaban apareciendo simultáneamente en Europa, condicionadas también, en mayor o menor medida, por preocupaciones ligadas al aumento de la circulación, aunque nunca con el rigor sistemático e innovador de la reflexión circulatoria de Cerdá. Ahí se podrían inscribir los boule-



vards del París de Haussmann y el Ring de Viena, que por la incorporación de elementos funcionales, sociales y ambientales, diferentes de los de la calle tradicional, van más allá que las grandes calles que se abrían en otras ciudades según un modelo tradicional agrandado, como en el caso de Londres.

Partiendo de premisas parecidas a las de Cerdá, por lo que respecta a la incidencia de las nuevas formas de locomoción sobre la ciudad, Arturo Soria llegaba poco después (1882) a otra forma de ciudad, generada por la meditación sobre la circulación, que descansa a su vez en otra idea de calle. Ahora es el transporte colectivo sobre el que se articula el núcleo de la propuesta. Variados medios de locomoción, a diferentes velocidades, discurren linealmente dispuestos en un ancho eje central, que satisface las necesidades de movilidad y acceso de las dos bandas urbanizadas laterales, donde se distribuye, diluida entre la vegetación, una edificación dispersa de escasa entidad volumétrica. La

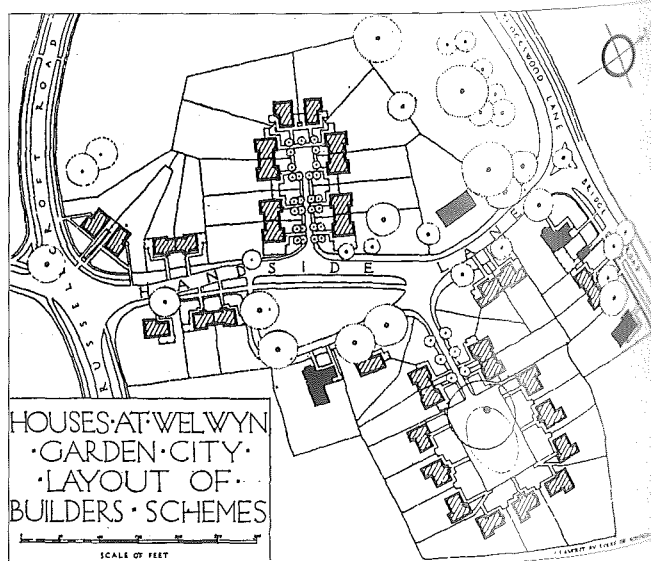
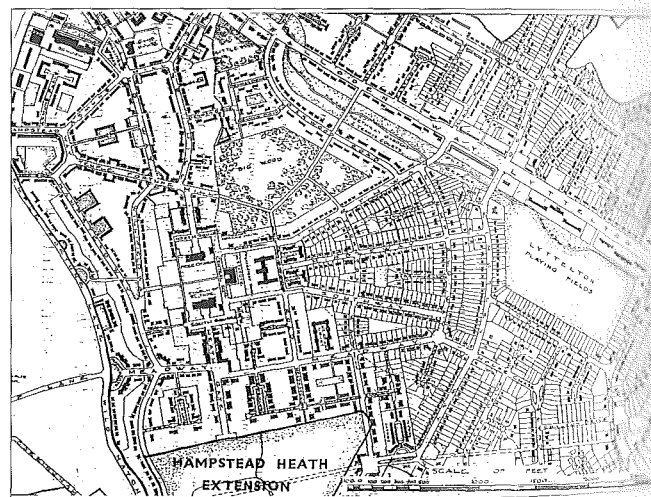
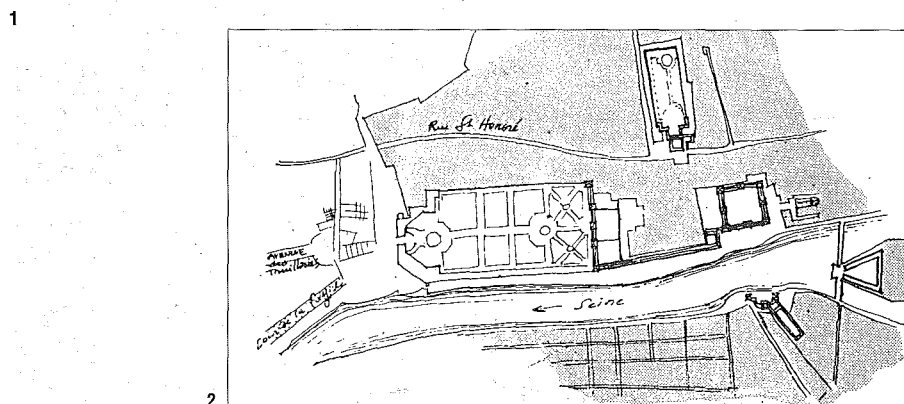
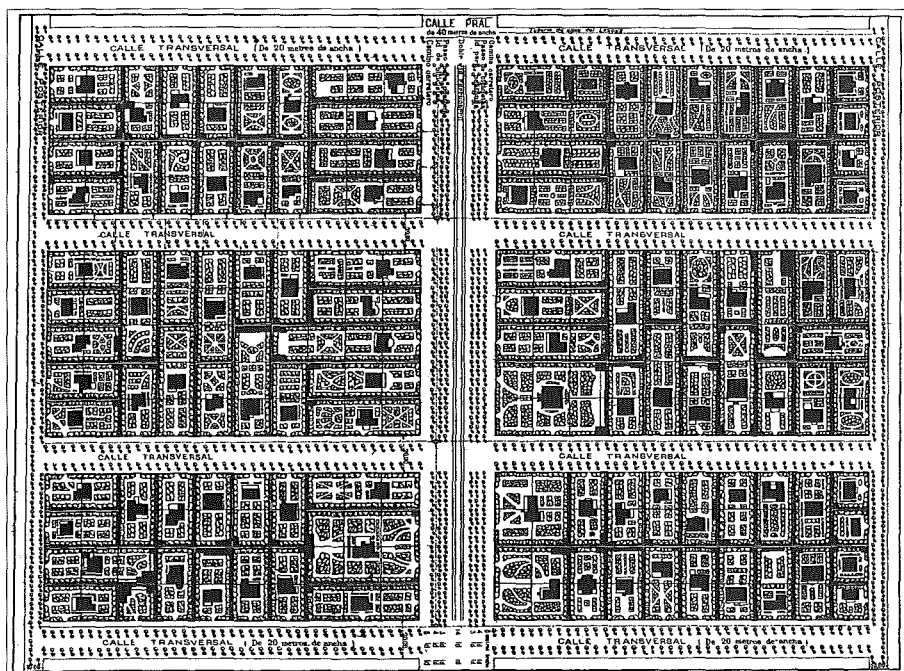
propuesta es mucho más esquemática, más radical y también menos realizable o utilizable. Pero, en la historia de la cultura urbanística moderna, constituye otro paso importante en la destrucción de la idea de calle tradicional. La exaltación de la función circulatoria ha eliminado hasta los vestigios de cualquier otra componente característica de aquélla, en el gran eje central de locomoción. Por lo que respecta al resto de la urbe, puede decirse que la Ciudad Lineal se plantea como uno más de los primeros ensayos contemporáneos de la nueva forma emergente de ciudad diluida que era la Ciudad Jardín, en la cual había desaparecido la idea de calle tradicional, en aras de la fusión de la ciudad con la naturaleza. Pero ese es otro capítulo, y otra enseñanza de la historia.

Ciudad Jardín

Con la Ciudad Jardín comienza, en efecto, otro capítulo en el que se puede apreciar cómo avanza ese proceso de desaparición de la calle tradicional, y se

refuerza con apoyo en la nueva manera de entender la arquitectura y el espacio que la rodea, enunciada admirativamente por Giedion (1941) como nueva forma de producirse la relación entre espacio, tiempo y arquitectura, con la correspondiente exaltación de las formas puras aisladas en medio de un espacio limitado, fluido e indefinido.

Treinta años después, y desde una actitud intelectual opuesta, Robert Krier, lamentando la "pérdida del espacio urbano en el urbanismo del siglo XX", sitúa el inicio del proceso en el momento en que las primeras apariciones de la idea de Ciudad Jardín, antes o después de "To-Morrow" (1898), se desarrollan sobre trazados más o menos tradicionales de manzanas, pero en las cuales la edificación se dispone en pequeños volúmenes separados unos de otros y "el concepto tradicional de espacio urbano se disuelve en un paisaje de *pavillons*". En consecuencia, la idea tradicional de calle desaparece. No hay continuidad



lateral definidora, que las viviendas unifamiliares con jardín no pueden proporcionar. No hay tridimensionalidad significativa. Y la componente social se debilita al descender la densidad la cantidad de actividades socioeconómicas y la proximidad.

Pero será nuevamente una actitud de intranquilidad ante los avances de las formas de locomoción (ahora ya sí, el principio de la generalización del automóvil privado) lo que pronto va a dar lugar a una forma más eficaz de destrucción de la calle tradicional, a través de un principio muy simple de gran aceptación universal: la separación radical de la circulación mecánica de todas las demás funciones, incluida la circulación peatonal. Aun con bajas densidades de Ciudad Jardín, y con un todavía exiguo número de vehículos circulando por las calles de la ciudad, la alarma ante lo casi desconocido llevaba a tomar distancias y precauciones o, mejor aún, a confinar al automóvil a unos espacios especialmente dis-

La componente social se debilita al descender la densidad, la cantidad de actividades socioeconómicas y la proximidad.

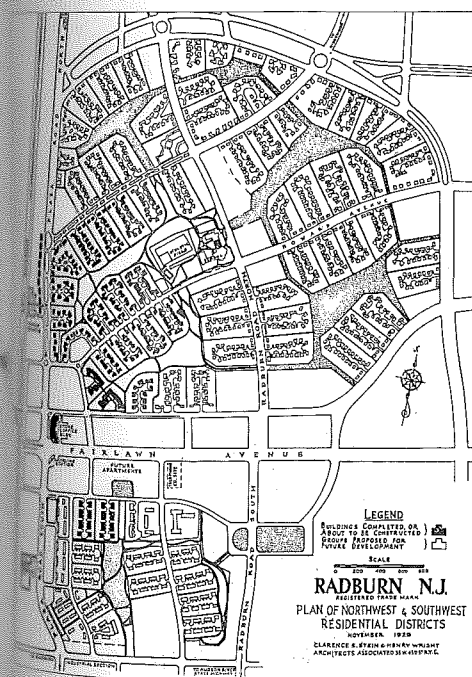
a demostrar que se puede mantener felizmente la *life in spite of the motor car*, según el decir de Clarence Stein y Henry Wright. Ello contribuye al éxito mundial de la fórmula inventada en 1927 por Emerich y aplicada por ellos por primera vez en Radburn (1928). La calle había desaparecido, desdoblándose ingeniosamente en un juego de sistemas independientes: carreteras para los vehículos y, discurriendo entre jardines y lugares de juego, senderos para los peatones.

El modelo aparece en Inglaterra, donde Welwyn, la segunda de las ciudades de Howard, adapta su trazado. A partir de ahí se extiende como un principio de validez general autónoma, incluso en situaciones de dudosa justificación. El perfeccionamiento del modelo Radburn, con cruces a distinto nivel entre el sistema peatonal y el motorizado, flexibiliza y amplía el número de opciones de utilización de ese principio que, durante los años treinta, se acepta universalmente: *Traffic Segregation*.

puestos para él, de los que se separan todas las demás actividades que, por su parte, son llevadas a otros espacios dispuestos a su vez para ellas.

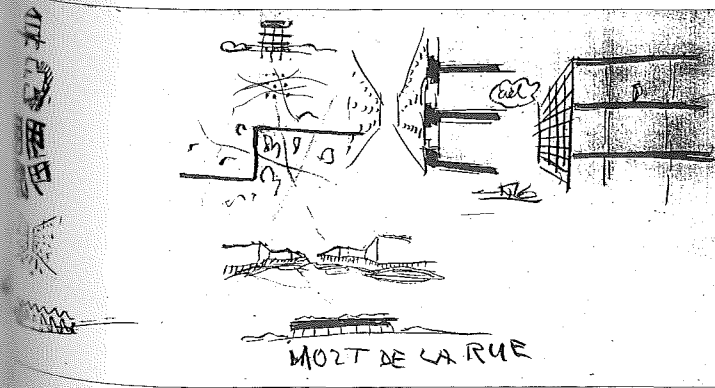
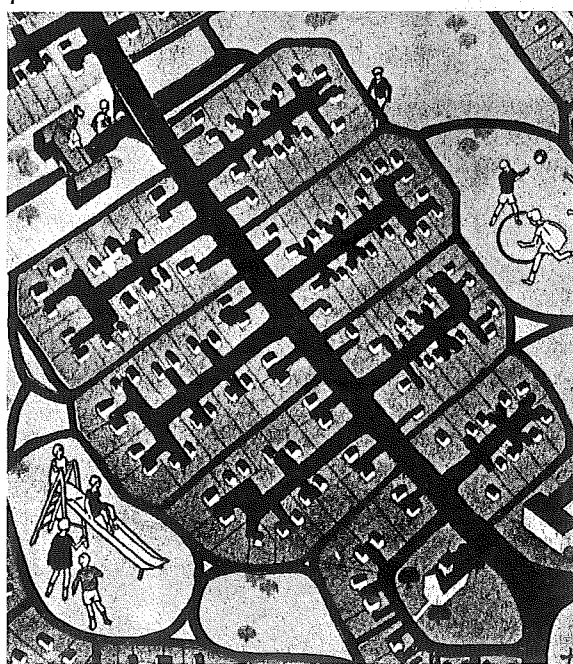
Traffic Segregation

Se trata de una reacción americana (en 1928 existían en Estados Unidos más de veintiún millones de coches registrados, muy por encima de las cifras europeas) que parece destinada



1. La concepción volumétrica "pavillonaire" de la Ciudad Lineal, acorde con la disolución de la urbe de la Ciudad Jardín. (Dibujo recogido en Ciudad Lineal, Madrid, 1911, publicado por la Compañía Madrileña de Urbanización.)
2. Ciudad de la era maquinista, con exaltación del automóvil. (Le Corbusier. Ciudad de tres millones de habitantes. Proyecto de 1922.)
3. La Ciudad Jardín, antes y después del lanzamiento y generalización de la expresión por

- el libro de Howard, fue un movimiento antiurbano. (Plano de Hampstead Heath. Inglaterra, 1907.)
4. El principio de Radburn recogido en la ordenación de Welwyn, Inglaterra. (Plano de Louis de Soissons, 1920.)
5. Distritos occidentales de Radburn, New Jersey, U.S.A., mostrando la separación completa de circulaciones como principio general de ordenación. (Plano de Clarence S. Stein y Henry Wright, 1928.)
6. Le Corbusier proclama la muerte de la calle. (Dibujo panfleto. Conferencia en Roma, 1934. Recogido en Archivo Bottoni. Milano 1983.)
7. Ampliación del trazado Radburn en Milton Keynes. (URBANISMO-COAM.)
8. El principio de Radburn certeramente explicado por la publicidad. (Documento de divulgación. Sin fecha.)



La sentencia de Le Corbusier

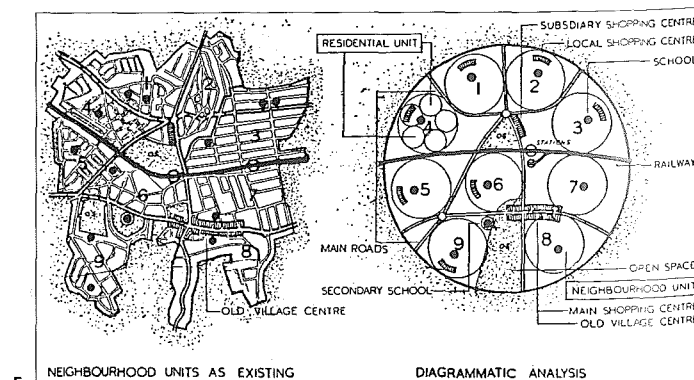
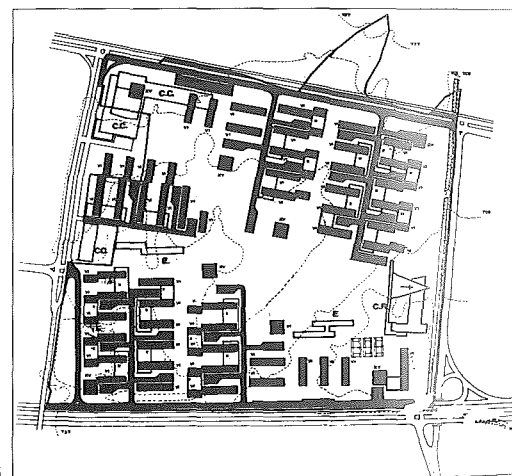
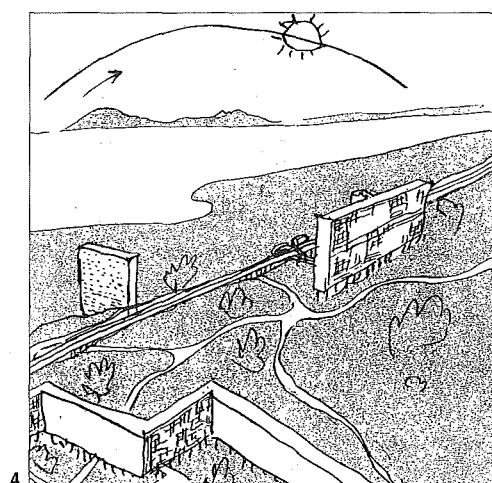
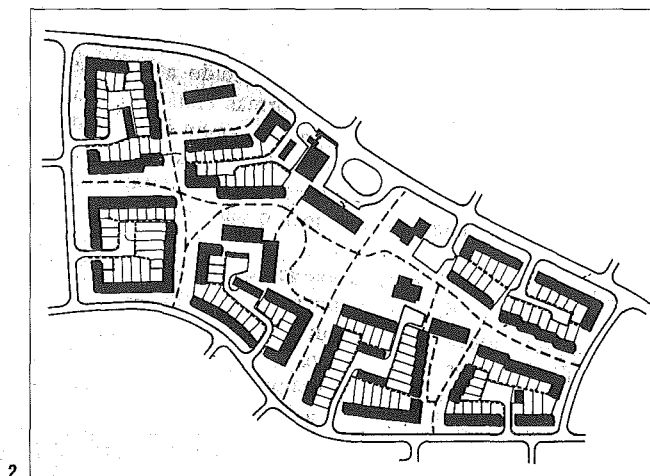
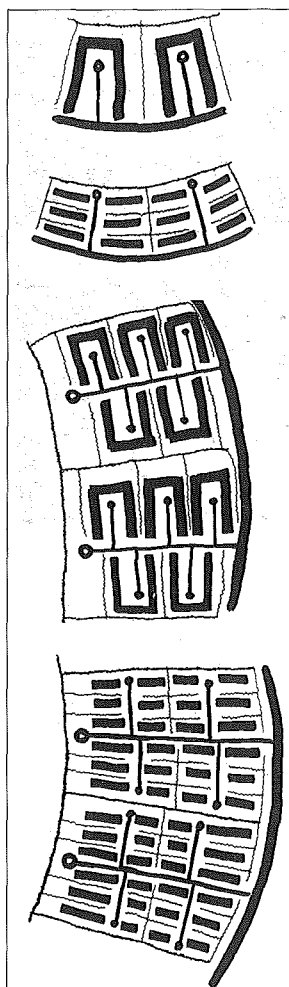
Pero ahora hay que recordar que, mientras tanto, con total independencia, habían ido apareciendo otras propuestas muy diferentes, pero igualmente encaminadas a exorcizar con racionalidad y radicalidad la angustia que parecía producir la presencia del automóvil en la calle y su proyección hacia el futuro. Porque las previsiones sobre su posible multiplicación conducían a pensar que había que cambiar totalmente la forma tradicional de la ciudad histórica y el papel de la calle en ella, al tener que contar, como un elemento habitual en ambas, con esa presencia multiplicada del adorable y deseado, pero al mismo tiempo perturbador, intruso. La reacción nos parece hoy un tanto desmesurada, pero conviene considerarla dentro de un contexto cultural ahistoricista, en el que la destrucción de la ciudad histórica, o de grandes partes de ella, se contemplaba no sólo como posible, sino también como

deseable. Así, amplias autopistas con grandes tréboles en los cruces a dos niveles y pasarelas peatonales sobre ellas ampliando las aceras en el segundo nivel de la edificación, empiezan a aparecer como imágenes de anticipación, y a ser exploradas en sus posibilidades proyectuales, en la nueva escala necesaria para la cantidad pero también para la velocidad del automóvil. En esa línea se presentan espectacularmente los primeros proyectos de Le Corbusier, en 1922. Y las propuestas se radicalizan más aún cuando la edificación y el viario se elevan sobre pilotis, dejando todo el suelo natural libre para el disfrute del peatón. Además, la edificación, concentrada verticalmente en grandes edificios aislados, separados por grandes distancias de jardín, permite la autonomía completa del trazado de la red viaria, que se independiza totalmente de aquélla. Se consuma así la desaparición de todo vestigio que pueda recordar al espacio urbano tradi-

cional. Dramáticamente, con una de sus hiperbólicas sentencias, puede proclamar entonces Le Corbusier la muerte de la calle, como principio programático explícito de "La Ciudad Radiante" (1931): "La muerte inminente del hombre en la gran ciudad ha sido reemplazada por la muerte de la calle. Tanto mejor". Y como tal principio será recogido después en la "Carta de Atenas" (1943), y divulgado como desiderátum teórico a nivel universal cuando proclamó que las viviendas deberán alejarse de las velocidades mecánicas, que se canalizarán "en un lecho propio", mientras el peatón dispondrá de los caminos que le estarán reservados.

Una ciudad nueva

Aligerada de los extremismos exhibicionistas y de las agresividades polémicas de Le Corbusier, y combinada con diversas formas de trazados, reelaboradas a partir del modelo de Radburn, la *Traffic Segregation* pasa a ser una de



STREETS AND SOMETHING MORE THAN STREETS

In this article, architect Fernando

de Terán does a historical analysis in which he goes over the evolution of the notion of a street and the circumstances behind

this evolution. A traditional street is known as a long, three-dimensional area in which several functions are superposed.

The problem is faced practically into being, such as the Roman forum.

El concepto

histórico de calle

se pierde con

la separación

radical de la

circulación

mecánica del resto

de las funciones.

las claves teóricas más exitosas de una nueva forma de ciudad real, que la práctica universal consagra a partir de entonces en la construcción de ciudades y barrios nuevos, partes nuevas de ciudades antiguas, urbanizaciones periféricas y polígonos. A lo que se añaden las aplicaciones a la ciudad existente: nuevas grandes vías de alta velocidad, a veces con tramos elevados sobre el suelo, empiezan a surcar las ciudades, mientras la prohibición de entrada de vehículos en determinadas áreas permite tratarlas como islas peatonales servidas por una circulación periférica.

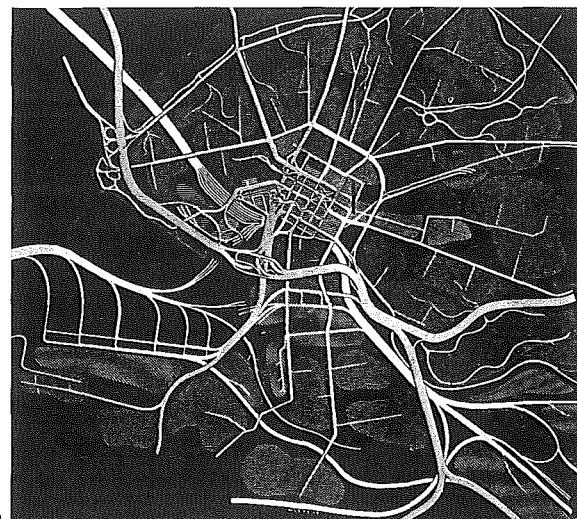
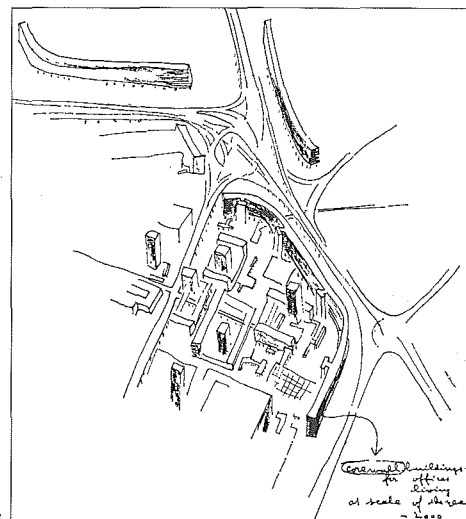
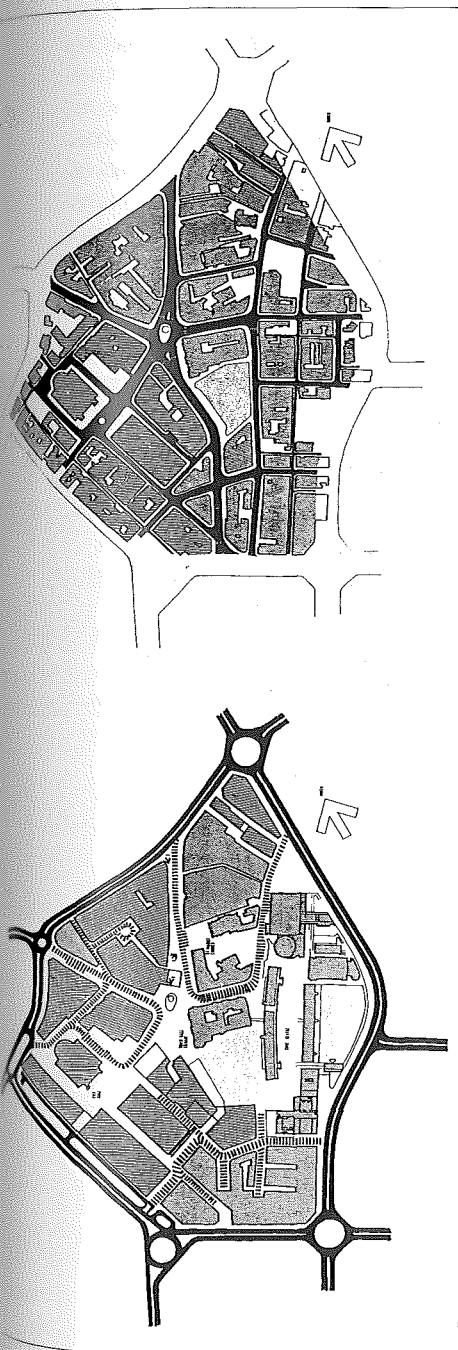
Y es que estas ideas, gracias a su atractiva simplicidad y fuerza de convicción, fueron triunfando no sólo en los ámbitos profesionales, sino también en los centros docentes especializados, en todos los niveles de la Administración, e incluso, en buena medida, también en la opinión pública. Y además fueron celebrados y sancionados por mucha intelectuali-

dad prestigiosa. (Recuérdese, por ejemplo, la públicamente proclamada admiración de Malraux por Brasilia.)

Conviene añadir, para que el cuadro quede completo, que más allá de los límites del espacio urbano perceptible, cuyo tratamiento excede al diseño, estos planteamientos produjeron el correspondiente tratamiento global de la ciudad.

Considerada en su entidad total, como un conjunto de unidades territoriales, que son también unidades sociales, éstas quedan definidas por vías periféricas que canalizan los grandes flujos de circulación, sin interferir en ningún momento con la tranquilidad de la vida que se desarrolla en el interior de esas *neighbourhood units*.

Algo más tarde, la invención de la *environmental area* por Buchanan (1965) era el planeamiento correspondiente a la ingeniería de transporte, abrumada por la imposibilidad de



1. El principio Radburn es ampliado y variado, generalizándose su utilización al servicio de Ciudad Jardín y cuando las viviendas unifamiliares se convierten en bloques de pisos y el pequeño fondo de saco original se transforma en vía colectora para un racimo de fondos de saco. (Diagramas de Paul Ritter. "Planning for Man and Motor". 1964.)

2-3. El principio Radburn en la práctica posterior, en versión ampliada. (Esquema de ordenación del Polígono Pan y Guindas de Palencia. Gerencia de Urbanización: 1959-1964.) 4. La calle ha desaparecido en la ciudad de Le Corbusier. ¿Puede decirse que subsiste la calle? (Dibujo de Le Corbusier. L'Urbanisme des Trois Etablissements

Humans, 1944.) 5. La unidad territorial libre de tráfico rápido se conjuga con la idea sociológica de "unidad vecinal". (Plan de Abercrombie, "County of London Plan 1943".) 6. Aplicación del tratamiento de islas peatonales a la ciudad existente: Sheffield, Inglaterra. (Diagramas comparativos de antes y después de la

intervención. Jack Lynn. "The pedestrian and the City", 1965.) 7. Islas peatonales definidas por vías de circulación rápida. (Dibujo de Bakema, 1960.) 8. La red viaria descompone a la ciudad en unidades libres de flujo de circulación rápida. (Göderitz, Rainer y Hoffman. "Die Gegliederte und Aufgelockerte Stadt", 1957.)

prevalence of one of these functions, that of circulation, has at times thwarted the development of the others. The advent of the

automobile marks a chapter unto itself in city planning, as it compelled a search for solutions more in accordance with traffic

requirements which modify the concept of the city. As early as 1867, before the advent of the automobile, Cerdá

anticipated that streets would become roads, and proposed a new type of city that used traffic as its starting point and determi-

compaginar circulación cómoda y veloz, aparcamiento masivo y habitabilidad con condiciones de tranquilidad ambiental.

Crítica sociológica

La crisis que durante los años sesenta empezó a cuestionar los principios teóricos y los resultados prácticos de esa generalizada ortodoxia estuvo inicialmente promovida por una crítica sociológica de los resultados empíricos. Pronto detectó la importancia del empobrecimiento o destrucción de la vida social, que aparecía asociada a las segregaciones de usos y actividades que se derivaban de la aplicación a ultranza del *zoning*, así como, en general, del exceso de las simplificaciones, innecesariamente clarificadoras, que había desarrollado el funcionalismo. No es en realidad un cuestionamiento directo de la segregación de circulaciones, pero la crítica socioeconómica que se desata entonces, procla-

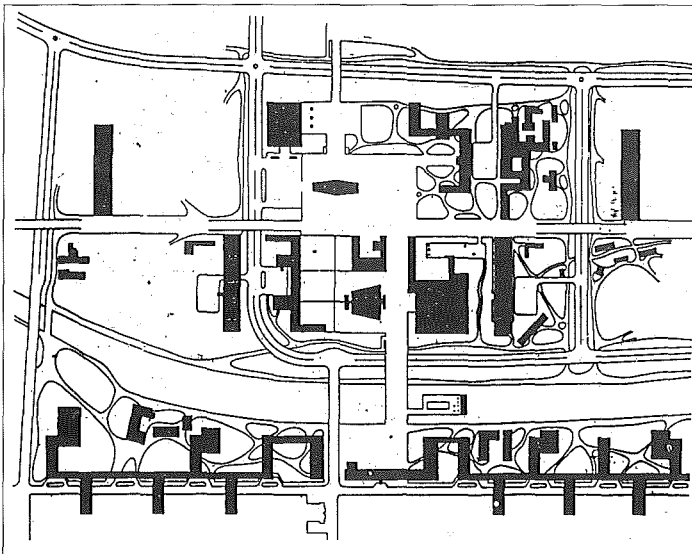
mando la necesaria mezcla de funciones, repercute en la concepción de la calle deseable, como lugar más apropiado y tradicionalmente más utilizado para ello. Para Jane Jacobs, la idea de eliminar las calles y minimizar su importancia para la vida social y económica de una ciudad era "lo más destructivo y erróneo que se le podía ocurrir a la urbanística ortodoxa". A través de su análisis de la "muerte y vida de las grandes ciudades" (1961), sólo se encuentran motivos para ensalzar las ventajas de la calle y la importancia de su papel en el funcionamiento de la vida urbana. Lo que la conduce, lógicamente, a reclamar su inmediata reposición para devolver la vida a las ciudades.

Otros la siguieron, aportando observaciones, reflexiones y alegatos, a veces tan brillantes como los de Alexander y Chermayef, y se produjo mucho análisis válido y literatura demostrativa. Porque aquella década fue la de la reivindicación de la compo-

nente social de la calle. La calle entendida como lugar de encuentro, como albergue del comercio, como lugar de juego de niños y de tantas otras cosas.

Y es que entonces empezaba a producirse un nuevo hecho cultural, lógico y explicable. Si la componente circulatoria, causante de todos los problemas, había sido marginada, desviada, confinada a un "lecho propio" del que no podía salir, ya era hora de que volvieran a la calle las otras componentes constitutivas que habían sido expulsadas por aquélla. Como la calle había sido destruida, era el tiempo de reconstruirla.

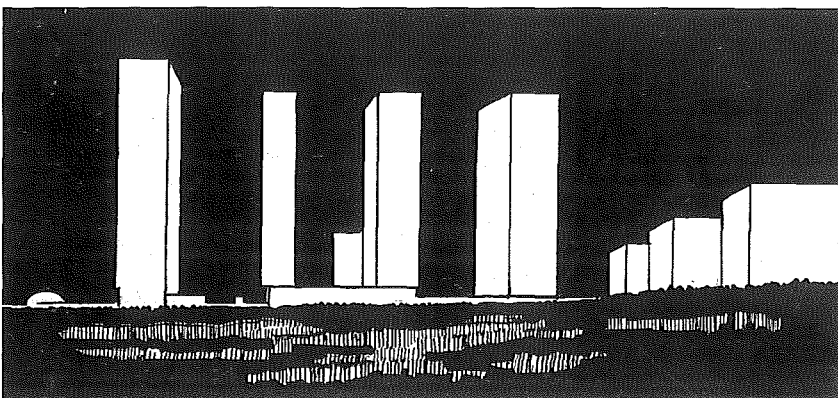
Tras la reivindicación de la componente social en los sesenta, los setenta insistieron en la importancia de la componente ambiental, con sus exigencias de espacio adecuado. Lo que dio paso a la reaparición de una tridimensionalidad que buscaba nuevamente la continuidad acotada lateralmente, definida y configurada. Porque la aludida crítica de la ortodoxia dominante incluyó pron-



1. El corazón de la ciudad de los CIAM era ya una isla peatonal, aunque el paisaje urbano estaba constituido por volúmenes insolidarios. (Esquema de la propuesta de Le Corbusier para el Centro de Saint Dié, Francia, 1945.)
2. Paisaje de volúmenes insolidarios, Brasilia. (Dibujo del autor.)
- 3-4. Calles de Brasilia. (URBANISMO-COAM.)
5. En el tratamiento de la revitalización de los centros urbanos en Estados Unidos, Víctor Gruen concedía

- gran importancia al espacio peatonal como eje de la operación transformadora, comunicándola con convincentes dibujos. ("The heart of our Cities", 1965.)
6. Esquema del espacio central en el proyecto no realizado de la ciudad de Hook, Inglaterra. La circulación rodada pasa por debajo de una plataforma que crea un suelo artificial elevado para peatones. ("The Planning of a New Town", 1961.)
7. El sistema de circulación rodada y el sistema peato-

- nal se superponen y juxtaponen jugando con la arquitectura en uno de los famosos proyectos de la época: Toulouse Le Mirail, elegido en concurso en 1961. (Esquemas publicados por sus autores en "Candilis, Josic y Woods, Une décennie d'architecture et d'urbanisme", 1968.)
8. El suelo natural reservado a la circulación y al aparcamiento, tiene frecuentes y cómodas uniones con el nivel peatonal en el proyecto de Hook. (Ilustración de igual procedencia.)



ning trail. The city was reduced to a set of roads rationalizing traffic and the space between them, or intervia. Aware of the

fact that an increase of traffic would lead to the loss of streets' human dimension, Cerdá took care to provide his city with bro-

ad sidewalks, gardens and common areas. Many different theories and alternatives to streets and the

traditional... itself ensued... dad Lincoln... Ciudad Jardín...

En los años sesenta

se reivindica la
calle como lugar de
encuentro; en los
sesenta se reclamó
su componente
ambiental.

to también acerbos denuncias contra las características de ese espacio fluido e indefinido, que convertía a los edificios en objetos escultóricos independientes y destruía el espacio acotado y configurado de la ciudad histórica. La reiteración banal, a través de una arquitectura también banal, de los principios teóricos que Giedion había celebrado como el hallazgo de una nueva estética, estaba dando lugar a un insostenible empobrecimiento de la escena urbana, salpicada de objetos insolidarios, rodeados de vacío.

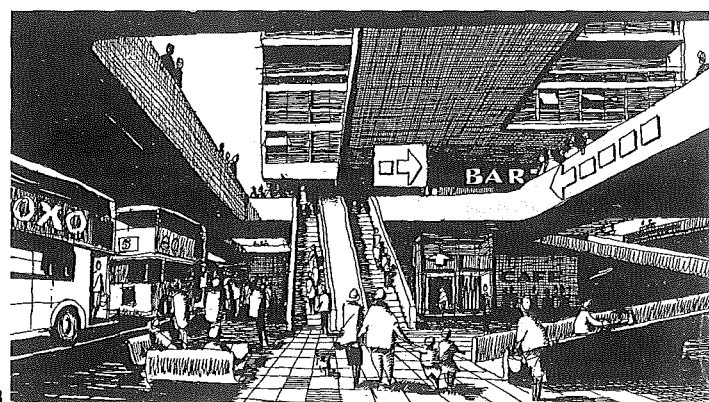
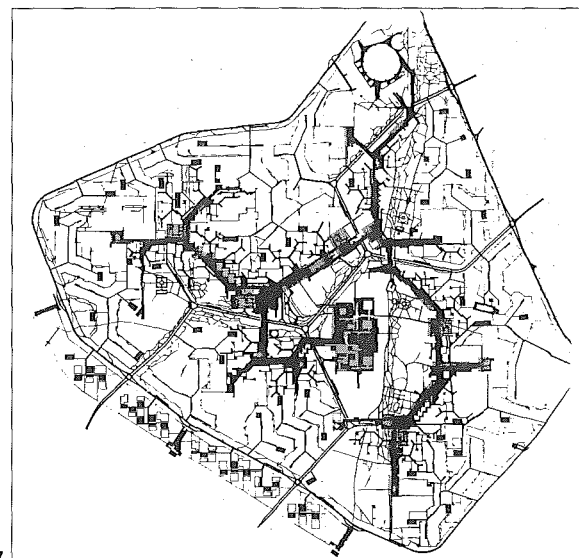
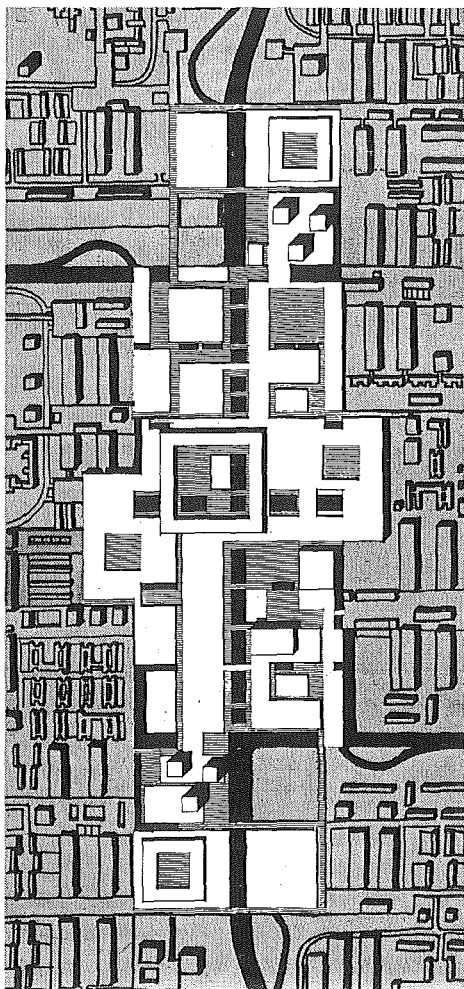
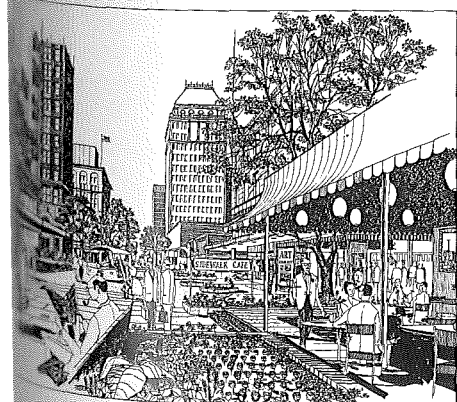
Equilibrio funcional

De aquellos momentos han quedado una serie de proyectos y realizaciones que ilustran el esfuerzo imaginativo que se puso al servicio de la recuperación de las componentes proscritas de la calle tradicional. Esfuerzo necesario porque, como los coches seguían existiendo y siendo deseados mayoritariamente, no se los podía ignorar ni tam-

poco podía desconocerse la necesidad de encontrar formas que proporcionaran su movilidad dentro de la ciudad. Era necesario inventar modos de aproximación no conflictiva entre todas las funciones y componentes. Formas que permitieran llevar el coche cerca de los portales de las viviendas y de los escaparates del comercio, sin interferir gravemente en la necesaria tranquilidad y cualidad ambiental de unos espacios que deberían ser predominantemente

peatonales, para el posible desenvolvimiento de las componentes sociales vitalizadoras de la calle y para el aprecio y disfrute de la configuración ambiental dada por el atractivo de una buena envolvente arquitectónica.

En algunos casos, durante los años cincuenta, el intento se había anticipado aunque limitando su aplicación a una parte reducida de la ciudad. Tal era el caso de los centros cívicos comerciales, cuya concepción como isla peatonal arrancaba incluso del planteamiento de los CIAM alrededor del "corazón de la ciudad". Así ocurría, aunque con premisas volumétricas diferentes, con los centros de las primeras *new towns* de la experiencia británica o con los primeros *shopping centers* de Gruen en diversas ciudades de Estados Unidos. Había siempre, en ambos casos, una calle de longitud limitada, discurriendo por el interior de una isla peatonal. Pero es en los sesenta cuando se plantea como



as further examples of the progress in this process. Yet it is the loss of lateral continuity, the weakening of the social

dimension and, above all, the radical separation of "mechanical" traffic from the street's other functions that truly marked

the departure. In 1928, for the first time, Clarence Stein and Henry Wright applied the formula invented by Emerich the year

prior. It consisted of replacing the street with a set of independent systems, i.e. roads for vehicles, gardens, places for recrea-

tema general de toda la ciudad. Así puede interpretarse, por ejemplo, el muy conocido y nunca realizado proyecto de la nueva ciudad de Hook (1961), en el que ambiciosamente se planteaba una segregación vertical de circulaciones en las partes centrales de la ciudad, con el tráfico debajo y los espacios peatonales encima, que se convirtió pronto en un obligado punto de referencia. Como también ocurrió con el famoso caso de Toulouse le Mirail (1962), que aportaba un tratamiento novedoso de calle concentradora de actividades, totalmente peatonal, apoyada en una línea única de edificación concentrada, y, por uno de sus lados, apoyada en un sistema viario al mismo nivel, completamente independiente.

Otros proyectos menos famosos exploraban formas diferentes de calles peatonales, definidas por la edificación a ambos lados, apoyadas desde fuera por vías de circulación

rodada y aparcamiento, como en el caso de la tesis que Mario Gaviria denominaba de la "rambla de vida intensa", propuesta en proyectos ganadores de concursos de aquellos años en Cataluña.

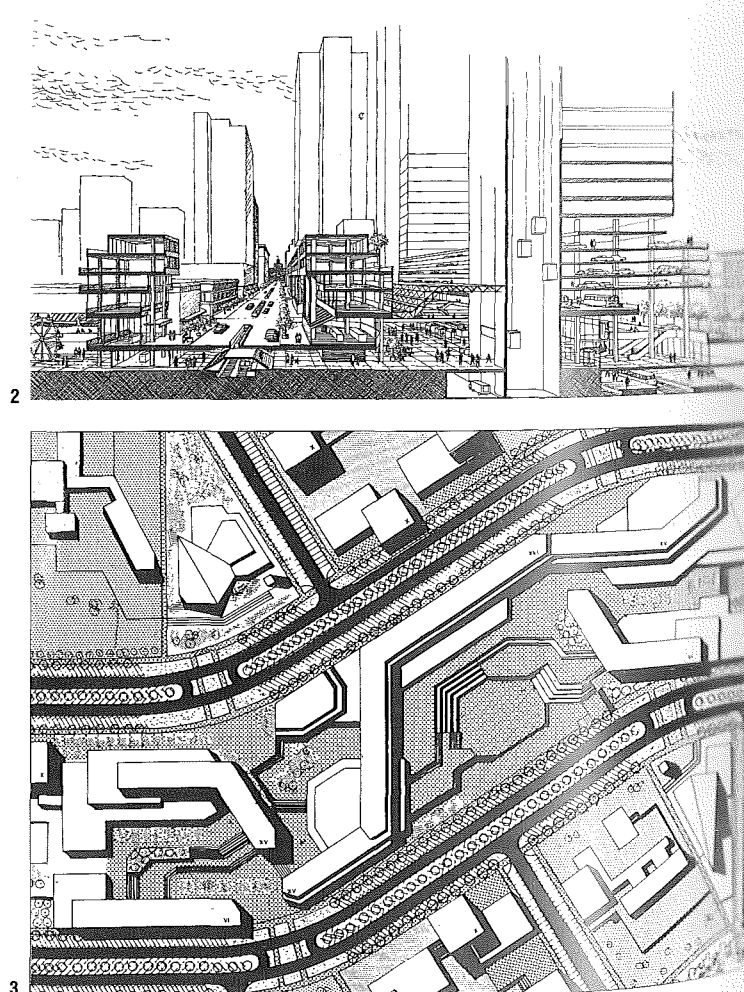
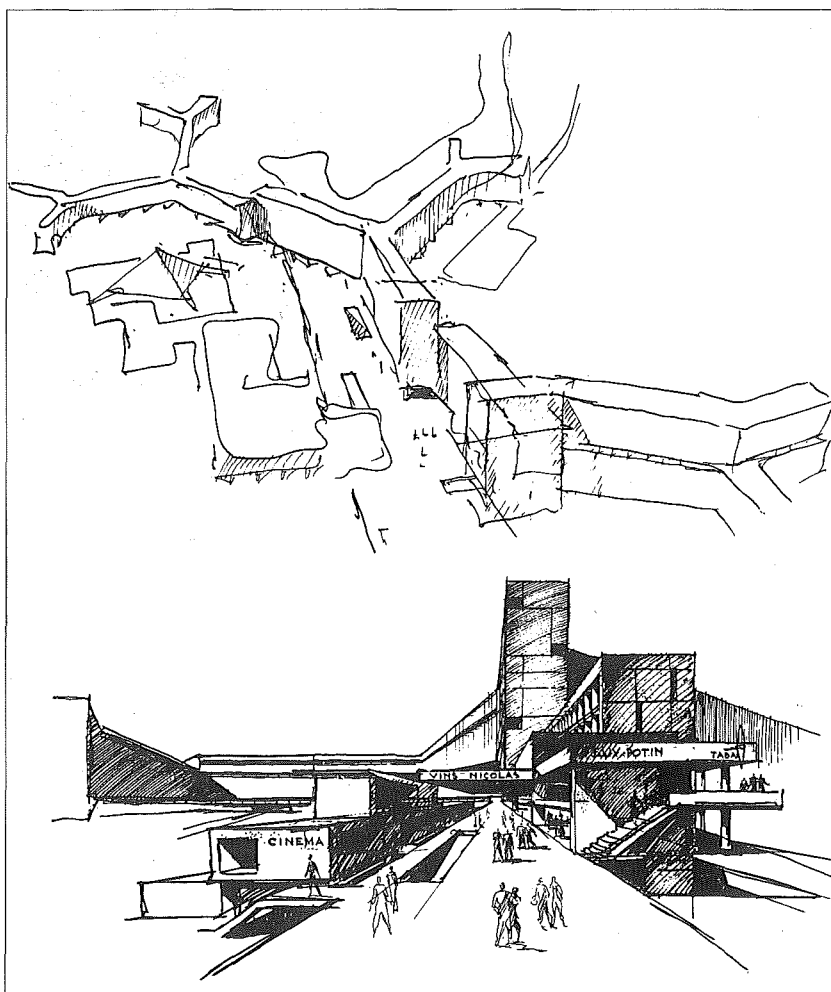
Recuperación del modelo tradicional

Pero la valoración del espacio acotado, definido y configurado por la arquitectura, tenía que conducir a la apreciación y luego exaltación de las formas del espacio urbano tradicional y de todo su repertorio tipológico, y de ahí a la recuperación de los modelos históricos. Si desde Italia se había anticipado, con rigor e imaginación, la profundización en la investigación morfotipológica, la aportación de los Krier, a partir de 1975, es la de mayor repercusión en cuanto a la generalización de una reutilización del repertorio formal de la ciudad tradicional. Pero ocurre que esa reutilización, totalmente centrada sobre

las componentes formales del espacio, parece ignorar el origen del conflicto, olvidándose de la existencia de automóvil. Se trata de una vuelta al punto de partida, a la ciudad fundamentalmente peatonal. Porque al vehículo se le concede tan escasa importancia que debe suponerse que se ha quedado fuera o que, por algún procedimiento, ha sido reducida y controlada su penetración, para que pueda lucir en toda su belleza el espacio urbano recuperado y el hombre pueda tumbarse tranquilo en él. Pero la negación del problema no es su solución. Y esta aportación morfologista no pasa de ser una sugestiva forma de tratar excepciones limitadas, que puede tener su uso y justificación sólo en determinados casos.

Planteamiento contemporáneo

La última etapa de esta historia, la que estamos viviendo desde los años ochenta, es en esto, como en tantas otras cosas, ecléctica y sintética. Supe-



tion, and paths for pedestrians. Once perfected and exported to Great Britain, it was then to be known as Traffic Segregation

and served as a starting point for the new city. During that same period, Le Corbusier had already sentenced streets to death.

In the 1960s, a tendency against the prevailing functionalism, leaving streets' social dimension at a minimum, began to develop.

The 1960s, however, which is modern

El punto de vista

actual es ecléctico:

superados los

radicalismos, se

acentúan las

experiencias

anteriores de forma

crítica y casuística.

rados todos los radicalismos por la importancia de sus propias limitaciones y simplificaciones, queda la posibilidad de utilizar parcial y matizadamente una gran parte de las indagaciones, experiencias y adquisiciones de las últimas décadas, sin otorgarle a ninguna el rango de solución definitiva y general.

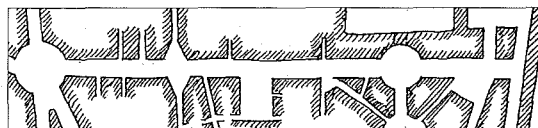
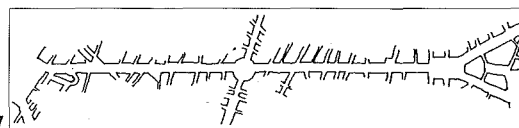
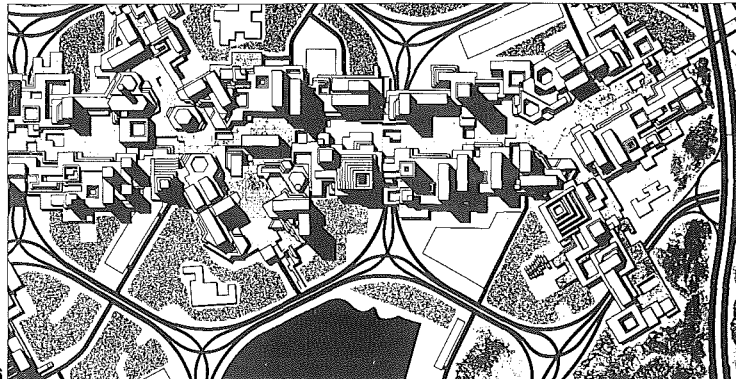
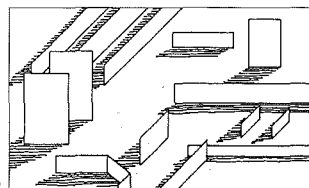
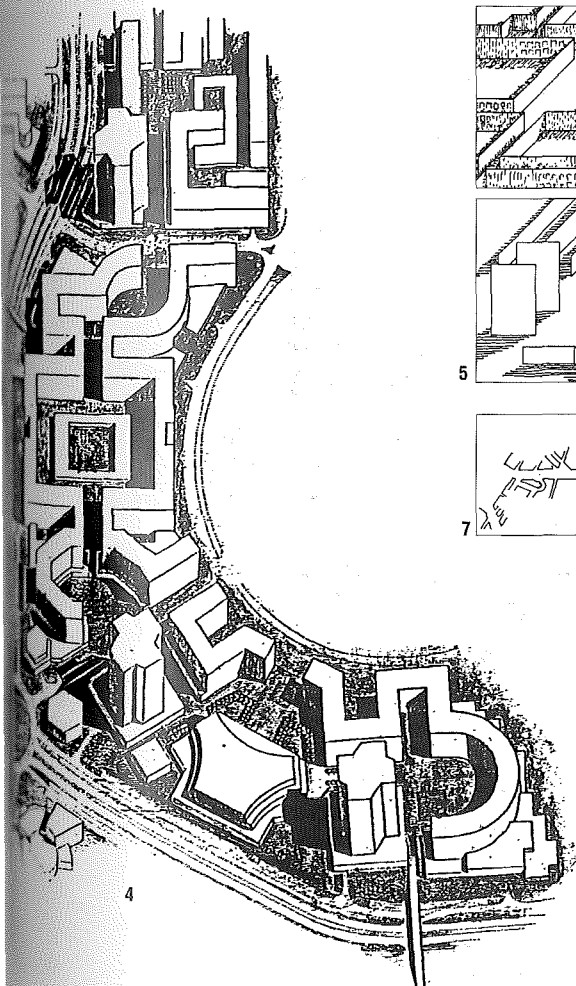
Una primera caracterización del momento sería pues el pluralismo ecléctico, que permite la utilización casuística de una o varias soluciones adecuadas a cada caso, en función de sus datos concretos locales. Una compleja segregación de circulaciones, con plataformas superpuestas de suelos artificiales, puede estar justificada en determinadas circunstancias. Y también una segregación horizontal, con eliminación de vehículos en islas peatonales, tanto dentro de la ciudad existente como en realidades de nueva creación. Y lo mismo puede decirse de una utilización conjunta de ambos tratamientos, en operaciones

más complejas elaboradas como síntesis enriquecidas, que ya no necesitan ser presentadas como casos de aplicación en defensa de una tesis con principios excluyentes.

Y una segunda caracterización es la reconsideración de la segregación como condición necesaria e indiscutible. En la extensión de esta actitud, no está claro cuánto peso tiene la familia-

rización con el automóvil, ya que el tiempo transcurrido y su propia proliferación han conseguido que ya no se le vea como al monstruo venerado pero temido, exigente de espacios exclusivos propios para su cómodo desplazamiento veloz, y cuánta parte hay en ello de resignada aceptación ante muchas de las molestias causadas por su inevitable y deseable proximidad, una vez que, por su parte, él ha renunciado al desplazamiento cómodo y veloz dentro de la ciudad. Porque la realidad es que se ha impuesto una generalizada convivencia, domesticada, con renuncias por ambas partes a claridades simplistas, a través de una variada serie de formas mixtas de compatibilización.

Y es que la misma crítica de la ciudad funcional, con todas las actividades clasificadas y separadas, había acabado incidiendo también sobre el dogma ortodoxo de la *Traffic Segregation*. Ya Jacobs, al reivindicar la calle



1. Niveles del proyecto Toulouse le Mirail.

(*"Candilis, Josic y Woods, Une décennie d'architecture et d'urbanisme"*.)

2. La "arquitectura de tráfico" exigía proyectar los edificios junto a las vías. (*Estudio para Market Street en Filadelfia. "Urban Design Manhattan", 1969.*)

3. La "rambla de vida intensa", como tesis organizativa del eje peatonal entre vías de circulación y aparcamiento, según proyecto de J.M. Alonso, F. de Terán y M. Gaviria, elegido en concurso en 1966. (*"Arquitectura", n° 94, 1966.*)

4. Desarrollo en el Plan Parcial, de los mismos

autores, del Centro Direccional del Area Metropolitana de Barcelona, encargado por la Corporación Metropolitana en 1972. (*Dibujo del autor.*)

5. La pérdida del espacio urbano, denunciada por Robert Krier. (*"L'Espace de la Ville", 1975.*)

6. Otra "rambla de vida

intensa", parte de un proyecto de Alonso, Terán y Gaviria, premiado en 1969 en concurso de ideas para el Centro Direccional. (*"Ciudad y Territorio", n° 2, 1969.*)

7. La calle como espacio modelado por continuidad lateral acotada, según la reivindicación de Krier. (*"L'Espace de la Ville", 1975.*)

and more. It was in the 1970s that environmental concerns were stressed. As opposed to open, indefinite

space destroying the confined notion of historical urban areas and turning buildings into free standing sculptural objects, a

three dimensional which would recoup the traditional laterally confined continuity. The proposals put forward as of

the 1960s attempted to resolve streets' functions and building elements in a non-conflictive fashion.

como escenario de la vida, había hecho una primera llamada de atención hacia la inconveniencia de la segregación total, como provocadora también ella de empobrecimientos sociales indeseables, y había planteado la conveniencia de desviar la cuestión hacia las formas de reducción de la cantidad de coches en la calle, y no hacia su eliminación completa. Y Alexander hizo un divertido elogio de la omnipresencia del taxi.

El desarrollo posterior de esa crítica, junto con el análisis continuado de las experiencias sucesivas, ha confirmado que la calle sólo puede seguir siendo calle si reúne todas sus tradicionales componentes, incluida la circulación, eficaz e insustituible generadora de animación social y económica.

Otra cosa es cómo hacer lo más satisfactoria posible la compatibilidad y la coexistencia. Este es un camino que requiere aprendizaje y entender que, si bien no hay ciudad sin calles, no todo deben ser calles en la ciudad. Y esto

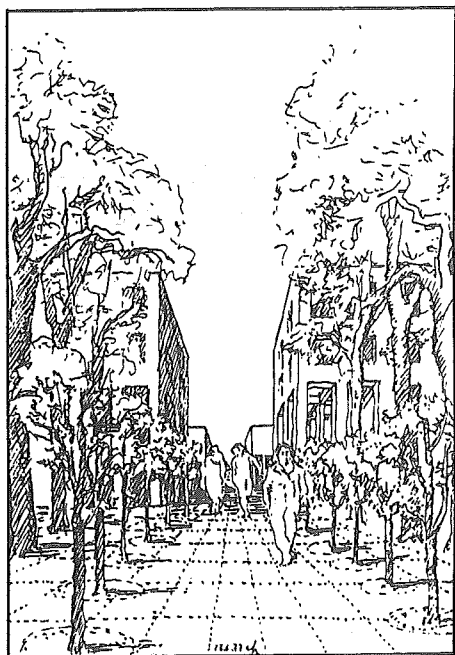
no se refiere ahora a los espacios que quedan entre aquéllas. Esto quiere decir que la necesaria recuperación de la calle no debe ser entendida, ella también, como otro dogma excluyente. Que la ciudad actual necesita calles, pero también algo más que calles. Y que la recuperación de la calle tradicional debe ser compatible con otras formas e ideas de calle y con otros elementos del sistema viario urbano, capaces de acoger y canalizar grandes cantidades de vehículos. Porque, sin lugar a dudas, éstos van a seguir circulando por la ciudad, por mucho que mejoren, y ello es muy deseable que ocurra, los procedimientos para disminuir su número en las calles.

Multiplicidad de elementos

Y aquí aparecen otra vez esos nuevos elementos urbanos con cuya consideración se iniciaban estas reflexiones. Elementos que no son sólo calles, aunque incluyen calles, y que, en for-

mas nuevas, reelaboradas a otra escala y en otras condiciones, reúnen, como la calle tradicional, componentes sociales, circulatorias y ambientales. La gran capacidad circulatoria se hace en ellos compatible con la acogida de funciones sociales, que no son necesariamente iguales que en la calle tradicional, y con tratamientos atractivos de las componentes ambientales, que tampoco tienen que ser las de la continuidad edificatoria lateral.

Aparece ahora una nueva tridimensionalidad, que puede ser discontinua, formada tanto por arquitectura como por jardinería y ornamentación, y que está ligada al movimiento rápido y a la percepción desde el automóvil. Ya que en ésta se acelera intensamente el cambio constante en la secuencia de las imágenes, lo que tiene poco que ver con lo que ocurre en el paseo a pie, como nos enseñó Kevin Lynch en "The view from the Road", frente a las *promenades archi-*



1

1. La calle como espacio peatonal según Krier. ("L'Espace de la Ville", 1975.)
2. Calle peatonal en Copenhague. (URBANISMO-COAM.)
3. Calle de Brasilia. (URBANISMO-COAM.)
4. Paseo del Espolón



2

5. La secuencia rápida de situaciones visuales desde el automóvil, explicada por Kevin Lynch en "The view from the Road", 1964.
6. Eje urbano de Hor-

- taleza. (Dibujo del proyecto realizado por Ezquiaga, Román y otros arquitectos, 1986.)
7. La Avenida de Icaria, en el nuevo frente marítimo de Barcelona. (Dibujo del proyecto inicial de Marto-

- rell, Bohigas y McKay, 1984.)
8. Idea inicial de la Gran Vía del Sureste de Madrid a su paso por el centro del Ensanche de Vallecas. Propuesta de F. de Terán. (Dibujo del autor, 1994.)



3



4

Since the 1980s, the notion of regaining traditional streets has been both eclectic and synthetic. Different solutions are put for-

ward depending on the specific circumstances, thereby acknowledging the worth of both vertical and horizontal segregation.

While the need for segregation has been called into question, perhaps due to the level of familiarization with automobiles that

has been attained, it has been affirmed that streets can be brought back by bringing together traditional elements

La calle sólo

puede seguir

siendo calle si

reúne sus

tradicionales

componentes,

incluida la

circulación.

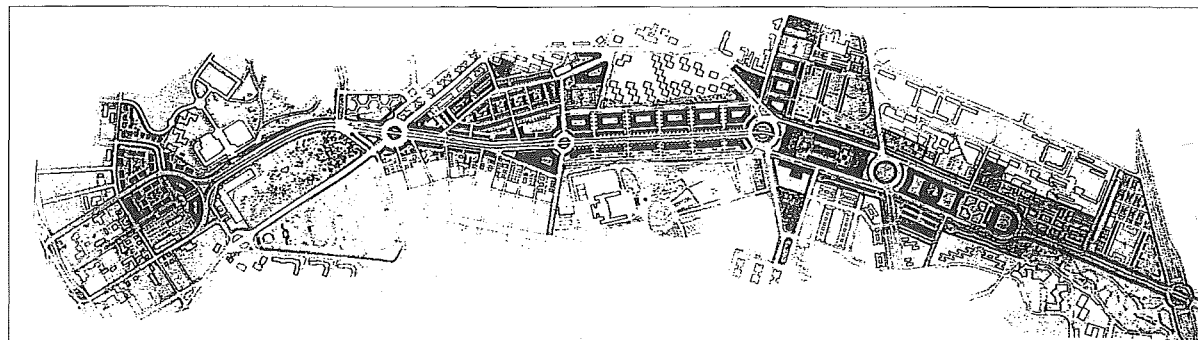
tecturales de Le Corbusier y a las nociones de paisaje urbano desarrolladas tiempo después.

En las formas más ricamente elaboradas, estos nuevos elementos pueden ser también síntesis y collages imaginativos, compuestos de otros ya probados, incluso tomados de la experiencia histórica: alamedas, boulevards, paseos, salones, jardines, balconadas,

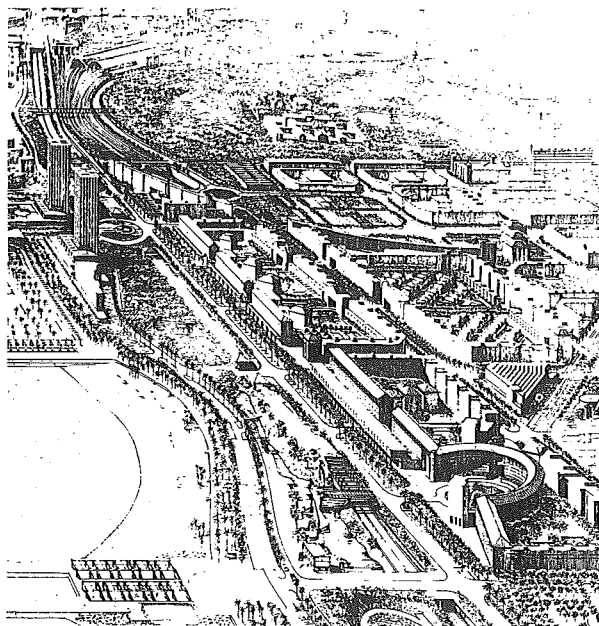
terrazas, parkways, autopistas... Es este conjunto de características, que forma la base de una materia proyectual en cierto modo nueva, el que parece digno de atención específica, porque estos elementos constituyen una realidad urbana muy propia de la ciudad actual más reciente, que sólo puede entenderse como resultado cultural de una evolución muy compleja.

En su utilización, adaptada casuísticamente a las condiciones concretas de cada caso, estimulada por ellas y complementada o prolongada a través de formas espaciales más directamente relacionadas con la recuperación de la calle tradicional, se hace presente toda una historia de antecedentes, que acaba destilando este complejo producto como resultado.

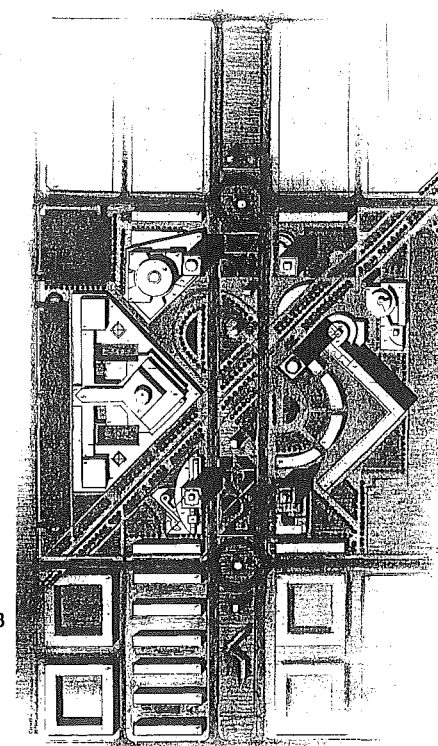
Para entender su significado y su justificación puede ser útil el recorrido que hemos hecho al recordar algunos episodios fundamentales de la evolución de la idea de calle.



6



7



8